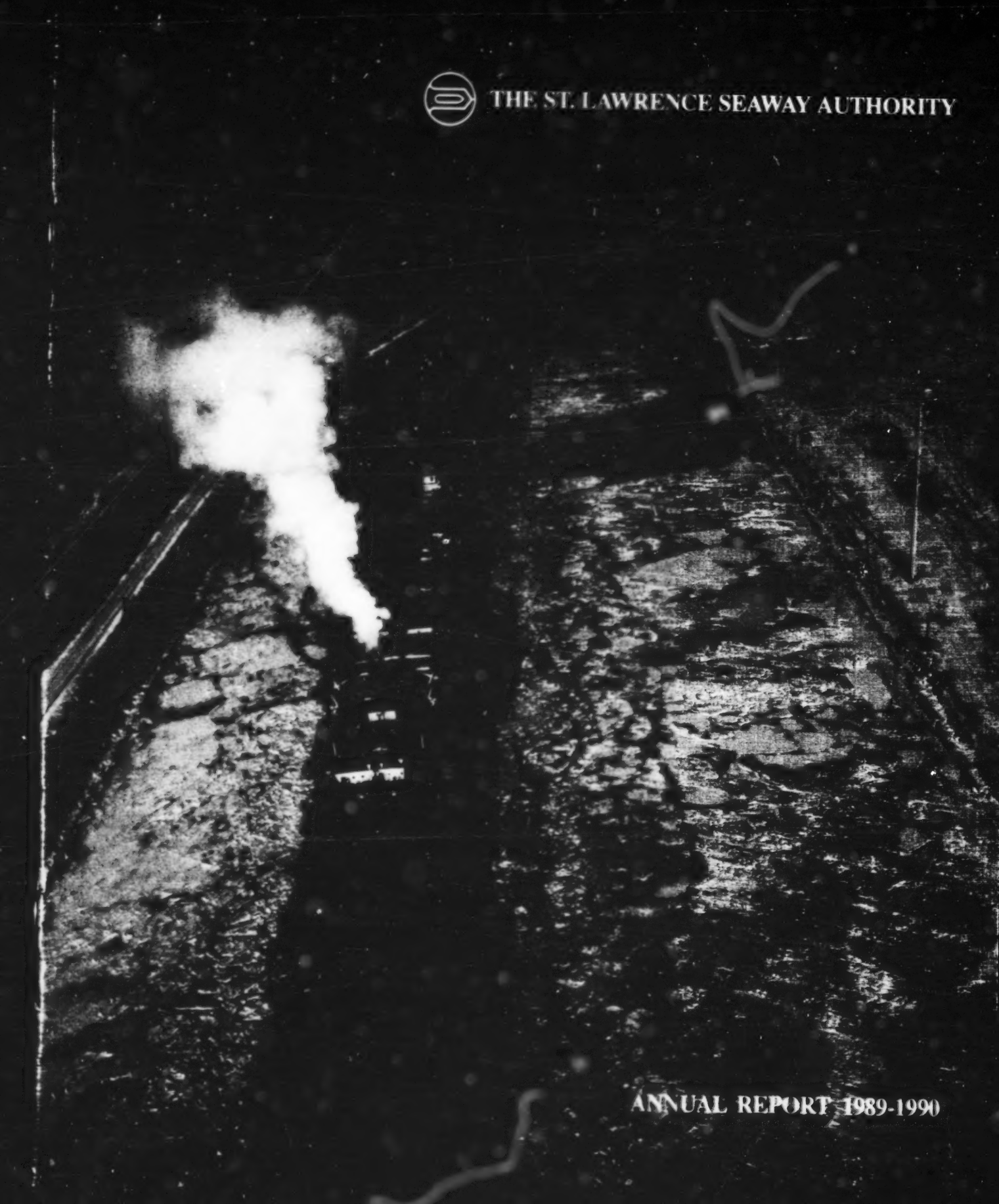


THE ST. LAWRENCE SEAWAY AUTHORITY

ANNUAL REPORT 1989-1990

EXECUTIVE OFFICERS

G.R. STEWART
President

G. LANIEL
Vice-President

W.F. BLAIR
Member

J.B. McLEOD
Vice-President, Western Region

J.P. PATOINE
Vice-President, Eastern Region

V.C. DURANT
Secretary

J. VAZAI INSKAS
Chief Engineer

R.J. FORGUES
Comptroller and Treasurer

J.M. KROON
Director of Operations and Maintenance

K. OGLESBY
Director of Planning

C.G. TRÉPANIER
Director of Personnel and Administration

N.B. WILLANS
Counsel

OFFICES

Head Office
360 Albert Street
Ottawa, Ontario
K1R 7X7

Headquarters
202 Pitt Street
Cornwall, Ontario
K6J 3P7

Eastern Region
St. Lambert Lock
Saint-Lambert, Québec
J4P 3N7

Western Region
508 Glendale Avenue
St. Catharines, Ontario
L2R 6V8

Copies of this report may be obtained
from The St. Lawrence Seaway Authority,
360 Albert Street, Ottawa, Ontario K1R 7X7

(ISSN 0581-3298)

90-06334//

THE PRESIDENT'S MESSAGE

June 19, 1990

The Honourable Doug Lewis, P.C., M.P.
Minister of Transport

Dear Minister:

In accordance with the provisions of Section 150 of the Financial Administration Act, I am pleased to submit the Annual Report of The St. Lawrence Seaway Authority for the fiscal year ended March 1990.

Cargo movements during the 1989 navigation season were down significantly from 1988 due to a sharp drop in Canadian grain exports which could not be offset by increases in the movement of other bulk commodities. As a result, total cargo tonnage on the Montreal-Lake Ontario section fell by 8.6%, to 37.1 million tonnes, and on the Welland Canal, by 8.3%, to 39.9 million tonnes. It is hoped that improved grain yields and improved sales to the Seaway's traditional users, combined with the continued strong performance of iron ore and other bulk cargoes, will place the waterway well on the road to recovery in 1990.

In financial terms, the 1989 results confirmed the predictions made in last year's report. The loss in toll revenues from reduced grain tonnage was partly compensated by the improved performance of other cargoes and a 4.5% increase in user charges. The Authority's revenue for the fiscal year ending on March 31,1990, including investment income of $6.6 million, amounted to $71.1 million, compared to a budgeted figure of $71.8 million. Careful management succeeded in reducing projected maintenance and operating expenses, estimated at $76.5 million, to $75.5 million. Despite these efforts, and because of the unseasonably cold weather in December, the Coast Guard strike, the reduced toll revenue, and the provision for the Large Corporation Tax, the net deficit at year end was $5.1 million.

As in the past eleven years, the corporation was able to defray all operating and maintenance costs from self-generated revenue, and to remain financially self-supporting.

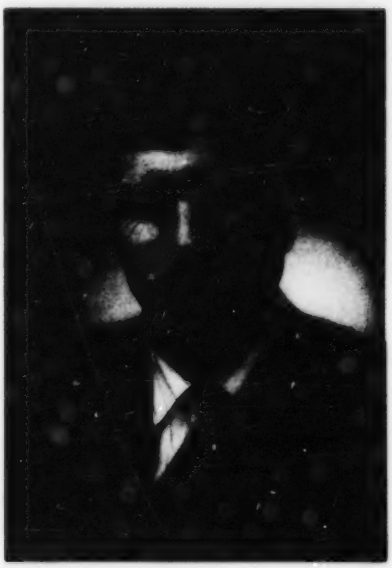
Excellent operating conditions prevailed through most of the 1989 navigation season. However, inordinately harsh weather in December severely tested both men and machinery. All ice-control equipment installed at the locks over the years performed effectively, and the Authority applauds the efforts and dedication of all its crews during this difficult period. The Authority also recognizes the services of the Seaway pilots, and the co-operation of the hydro electric companies, who assisted in the safe transit of vessels during the closing period.

As the new President of the Authority, I am fortunate that the Seaway system is running smoothly, assisted in part by the federally-funded Welland Canal Rehabilitation Program, now entering its fifth year, and by the successful labour negotiations carried out last fall under the leadership of my predecessor, Mr. W.A. O'Neil, which culminated in the signing of three two-year contracts.

As we start the 1990's, we look forward to improving our market share through a combination of productivity improvements, incentive tolls, and participation in international and domestic trade promotions. We expect to remain financially self-supporting while maintaining the integrity of our facilities. Our challenge will be to continue to restore user confidence in the reliability of the St. Lawrence Seaway as a dependable and economical transportation alternative. With the continued dedication of our staff, I am confident we will meet this challenge.

Respectfully yours,

G.R. Stewart



THE YEAR IN REVIEW

FINANCES

Significant gains in the movement of several bulk commodities, a 4.5% increase in user charges, as well as a 2% increase in Canada's share of tolls collected on the Montreal-Lake Ontario section, all combined to partially offset the loss in revenue caused by low Canadian grain exports through the Seaway in 1989. Accordingly, the Authority's revenue for the fiscal year just ended, including investment income of $6.6 million, amounted to $71.1 million, compared to a budgeted sum of $71.8 million.

Total expenditures on both sections of the waterway rose by 4.9%, from $72 million in 1988-89 to $75.5 million in 1989-90.

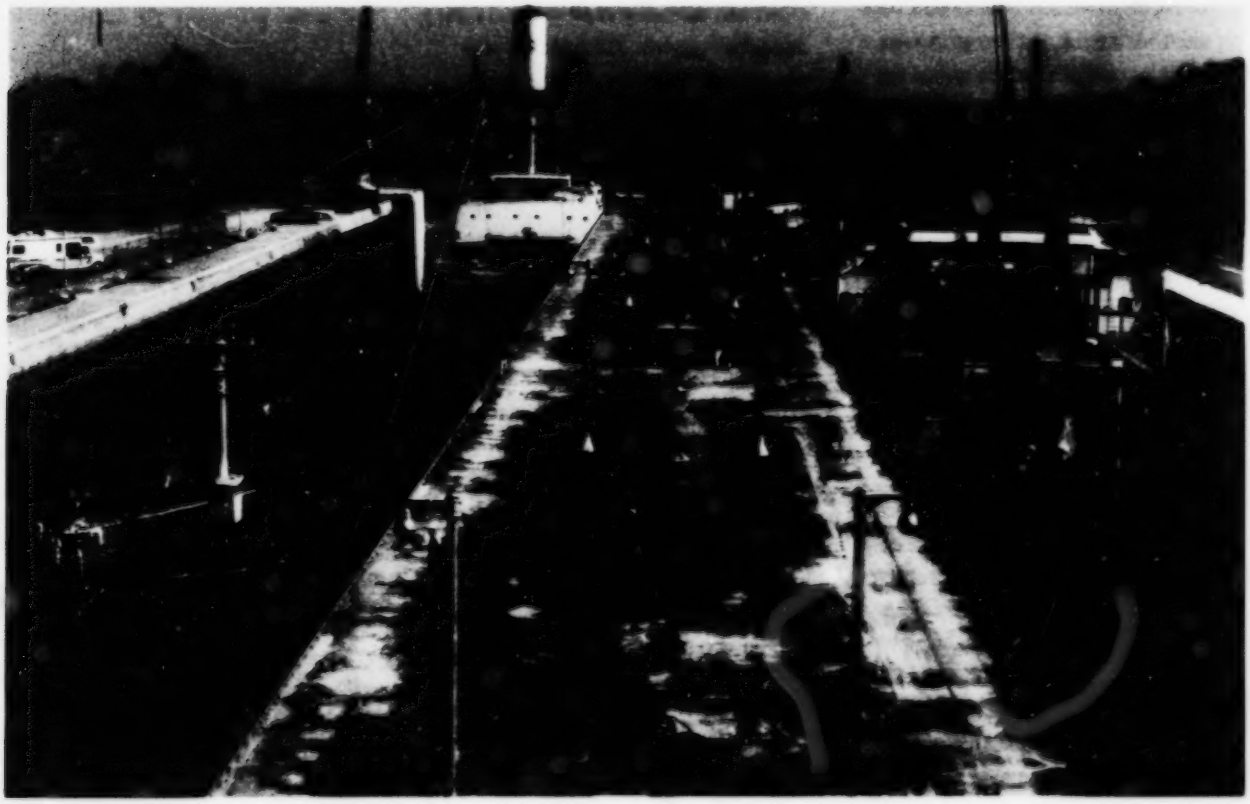
On the Montreal-Lake Ontario section, where an 8.6% drop in cargo tonnage was registered, toll income rose by 1.6%, to $27.8 million in 1989, while operating expenses increased by 6.3%, from $31.9 million to $33.9 million.

An 8.3% decline in shipments through the Welland Canal resulted in a 4.6% loss in toll revenues for that section, from $32.7 million in 1988-89 to $31.2 million in 1989-90. Operating expenses rose to $41.6 million from $40.1 million in fiscal 1988-89, an increase of 3.7%.

Capital expenditures during the year totalled $29.3 million, including $27.2 million under the Welland Canal Rehabilitation Program.

The cash flow of the corporation remained positive, notwithstanding the loss incurred and the capital expenditures. Working capital rose to $8.6 million from $8.3 million the preceding year, and the Capital Improvement Fund, a reserve for future capital expenditures, now stands at $31.9 million.

The Authority has established a 4.5% toll increase for the 1990 navigation season. This, coupled with a projected 5% increase in traffic, will ensure some financial stability, notwithstanding the disheartening forecast of a $6.5 million deficit. Nevertheless, the Authority has and will continue to operate and maintain the system without the need of federal government funding.



Canadian lakers in the Welland Canal flight locks, summer 1989

TRAFFIC

The 1989 Seaway traffic results did little to support the optimism that was developing after three consecutive yearly cargo increases, albeit modest ones. At year end, total cargo tonnage on the Montreal-Lake Ontario section (M.L.O.) had fallen by 8.6%, to 37.1 million tonnes, from the 40.6 million tonnes attained in 1988. On the Welland Canal, tonnage dropped to 39.9 million tonnes, a decline of 8.3% from the 43.5 million tonnes registered the previous year.

Grain

A significant drop in Canadian grain shipments through the waterway in the first half of the navigation season, a carryover from the 1988 drought, had in fact been expected. However, as the season advanced, it became evident that a lack of sales to the Soviet Union and other European importers would prevent any opportunity for recovery in the fall. As a result, total grain shipments on the M.L.O. fell to 11.5 million tonnes, a 26% drop from 1988, and by 24.7% on the Welland Canal, to 12.1 million tonnes.

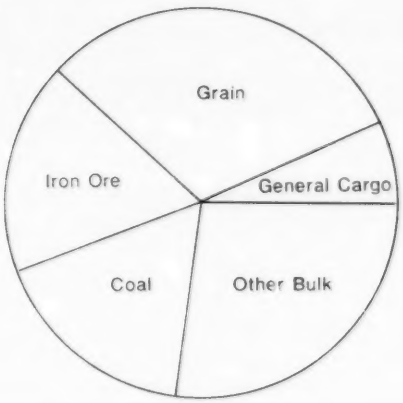
While Canadian grain exports shipped through the Seaway fell by over 40% on each section of the waterway, slight increases in U.S. grain movements, 4% on the M.L.O. and 5.3% on the Welland Canal, brought the two countries on a near even par for the first time in Seaway history, at 5.7 million tonnes each on the M.L.O. and 6.0 million tonnes on the Welland Canal.

Iron Ore

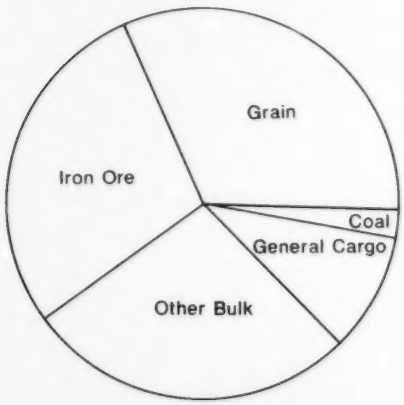
Modest increases in iron ore movements through both sections of the Seaway helped maintain the upward trend which has marked this commodity in recent years. Shipments on the M.L.O. reached a total of 11.2 million tonnes, a rise of 3.5%. On the Welland Canal, where total iron ore tonnage rose by 2.9%, to 7.3 million tonnes, it is interesting to note that upbound movements alone accounted for 6.2 million tonnes, an increase of 7.4% over 1988 results and a further indication of the continued recovery of the North American steel industry.

Coal

Coal movements through the Welland Canal dropped by 10%, to 6.3 million tonnes, reflecting a lesser demand by Ontario Hydro during 1989. On the M.L.O., an increase of 8.8%, to 0.8 million tonnes, was recorded, with U.S. export shipments remaining relatively stable.



1989 CARGO DISTRIBUTION
WELLAND CANAL



1989 CARGO DISTRIBUTION
MONTREAL- LAKE ONTARIO

At Beauharnois - a December to remember

Other Bulk

The aggregate of bulk commodities other than grain, iron ore and coal, continued its upward trend on both sections of the Seaway in 1989. On the Welland Canal, an increase of 7.7%, to 10.8 million tonnes, reflected stronger performances by gasoline, petroleum products, stone and salt. On the M.L.O., gains in salt, stone, gasoline and several lesser traffic components brought the total to 9.0 million tonnes, an increase of 2% over 1988 results. Lumber shipments, on which tolls were reduced through reclassification to the bulk cargo rate in 1989, rose by 60%, from 25,514 tonnes the preceding year to 41,058 tonnes.

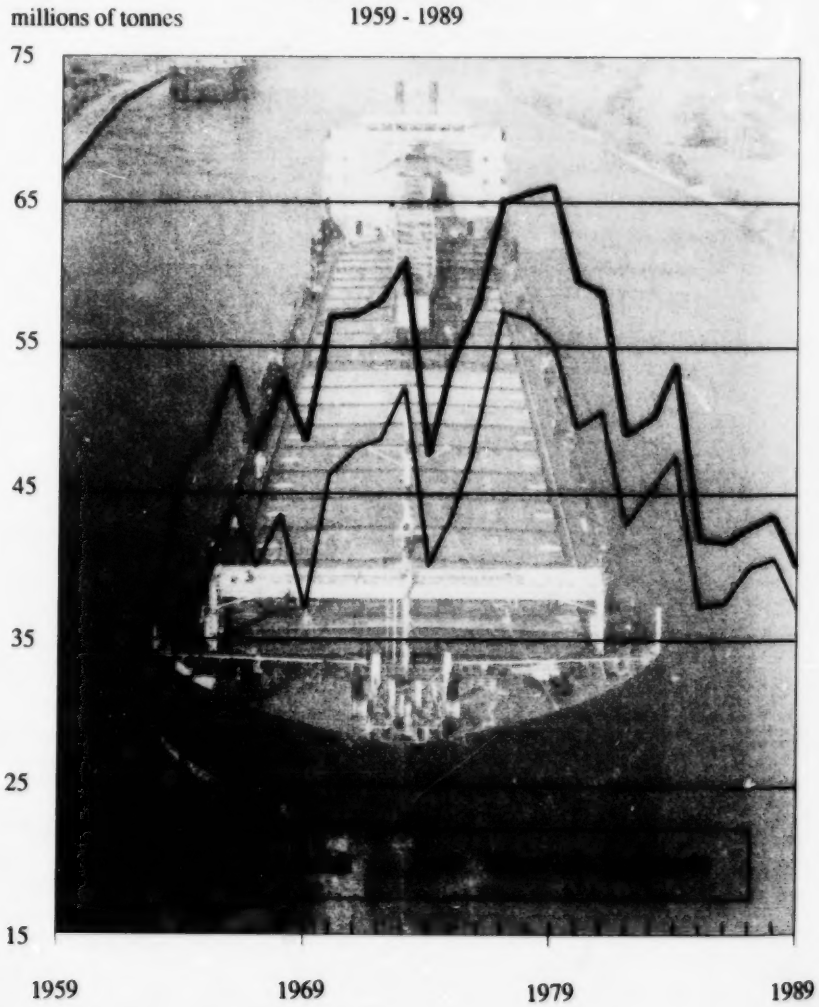
General Cargo

General cargo, which is composed mainly of manufactured iron and steel, showed mixed results in 1989. On the M.L.O., total general cargo declined by 3.5%, to 4.4 million tonnes, while on the Welland Canal, an increase of 0.2%, to 3.3 million tonnes, was registered. On both sections, downbound exports of iron and steel products quadrupled, to 1.5 million tonnes on the M.L.O. and to 1.0 million tonnes on the Welland. These downbound movements, of which nearly half originated in Canada, were unfortunately offset by comparable declines in upbound shipments through both sections of the waterway.

Outlook

While as of this writing the export grain situation is uncertain, there remains a possibility that stronger sales in 1990 will permit the Seaway to improve its market share of grain exports. This, and the continued strong movement of other bulk cargoes, should allow for an overall increase that would put the waterway firmly back on the path to economic recovery.

CARGO TRAFFIC
1959 - 1989



OPERATIONS

Normal operating conditions prevailed during most of 1989, but this changed drastically late in the season when the coldest December on record was encountered. Early ice formation and high winds, coupled with a lack of icebreaking services due to a strike by crew members of the Canadian Coast Guard, severely taxed all available resources. Fortunately, all ships were able to safely reach winter berths or exit the system before both sections of the Seaway system closed for the season.

The usual closing procedures were followed and no operational surcharges were levied since all ships met the December 19 clearance date on the Montreal-Lake Ontario section.

Both sections of the Seaway closed on December 23. The Montreal-Lake Ontario section, which opened on March 30th, had a 269-day navigation season, during which the average daily demand was approximately 10 vessels. The average one-way transit time was 20.2 hours.

The Welland Canal began operations on March 31; it had a 268-day season and an average daily demand of about 14 vessels. One-way transit time averaged 12.6 hours.

Based on the average for the previous three years, vessel demand in 1989 was somewhat lower, while transit time compared closely on both sections of the Seaway.

Water levels along the system remained adequate and stable throughout the navigation season and there were no delays due to low level conditions. However, navigation had to be suspended for three days at the St. Lambert lock where, on December 3rd, an upbound vessel contacted the upper lock gates. The Authority's heavy lift floating crane had to be brought in to remove the most heavily damaged gate which required replacement. Navigation resumed on the morning of December 6th.

Normal maintenance activities were carried out throughout the year at canal facilities and in the navigation channels, including regular inspection of the facilities to identify, record and assess the condition of structures and installations. Priorities for necessary work were established based on the results of these inspections and maintenance schedules were drawn and implemented.

The major maintenance undertaken during the year included:

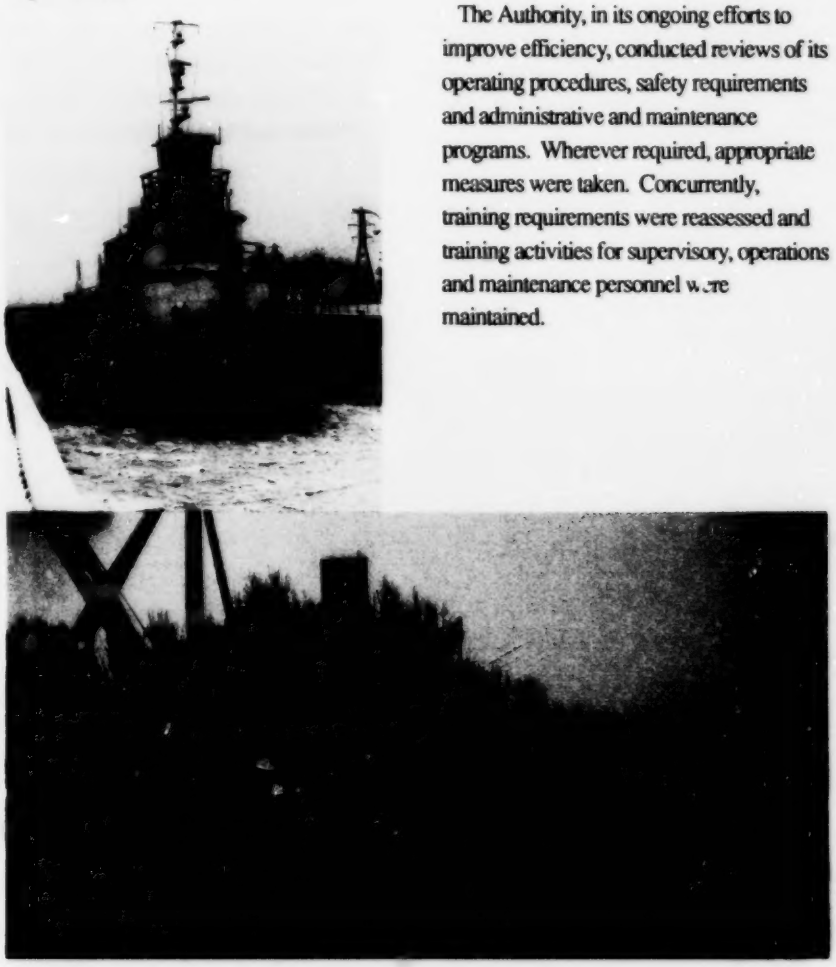
MONTREAL-LAKE ONTARIO SECTION

- Canal bank repairs
- Concrete rehabilitation
- Closed circuit TV installations for Traffic Control Centre
- Bridge painting
- Bridge deck repairs - Mercier Bridge

WELLAND CANAL

- Replacement of lift bridge cables
- Painting of bridges
- Upgrading of electrical system
- Replacement of timber fend • ing on lock walls

The Authority, in its ongoing efforts to improve efficiency, conducted reviews of its operating procedures, safety requirements and administrative and maintenance programs. Wherever required, appropriate measures were taken. Concurrently, training requirements were reassessed and training activities for supervisory, operations and maintenance personnel w.re maintained.



End of 1989 season - the ice fighters

OTHER MATTERS

The Welland Canal Rehabilition Program, designed to ensure the maintenance of safe and efficient service well into the next century, has passed the halfway point with all major work contracts proceeding on schedule and within budget. The structural steel reinforcing of lock walls, a massive undertaking, has now been completed at all eight locks of the canal. Regular canal users will have noticed the smooth appearance of the newly restored concrete along the inner walls of several locks while the stabilization of canal banks and approach walls, an extensive portion of the project, will be pursued throughout the duration of the program.

The value of contracts in 1989-90, the fourth year of the seven-year, federally-funded program, amounted to $27.2 million.

For the very first time in the history of labour negotiations between the St. Lawrence Seaway Authority and the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers, an agreement was reached before the December 31, 1989 expiry date of the labour contracts. The intensity of these negotiations, which began in the early fall of 1989, denoted the willingness and co-operation of both parties to arrive at a mutually acceptable agreement as early as possible. The three contracts, covering the years 1990 and 1991, affect employees in the supervisory group, the operation and maintenance workers and the employees at Cornwall Headquarters

The assurance of labour stability at Seaway installations is particularly gratifying to the Authority as it prepares to intensify its business development and promotional programs and activities. In the past year, the Business Development Unit, recently established by the Authority to coordinate marketing initiatives with other Seaway/Great Lakes interests, met with officials of the grain, potash and sulphur industries to determine how the system might best serve their transportation needs. Representatives of this unit participated actively with the U.S. Saint Lawrence Seaway Development Corporation at trade fairs held in New Orleans and Chicago, and, with the Thunder Bay Harbour Commission, at agricultural events in Winnipeg and Brandon, Manitoba. During the year, the Business Development Unit and senior officers of several Seaway/Great Lakes maritime transportation industries met to discuss the objectives of joint marketing with a view to developing the most effective use of the available resources.

Refacing of a lock wall at the Welland Canal

AUDITOR'S REPORT

AUDITOR GENERAL OF CANADA

To the Minister of Transport

I have examined the balance sheet of The St. Lawrence Seaway Authority as at March 31, 1990 and the statements of operations, deficit and changes in financial position for the year then ended. My examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as I considered necessary in the circumstances.

In my opinion, these financial statements present fairly the financial position of the Authority as at March 31, 1990 and the results of its operations and the changes in its financial position for the yaer then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my examination of the financial statements have, in all signifigant respects, been in accordance with part X of the Financial Administration Act and regulations, The St. Lawrence Seaway Authority Act and the by-laws of the Authority.

D.Larry Meyers, F.C.A.
Deputy Auditor General
for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
May 11, 1990

BALANCE SHEET

as at March 31, 1990 (in thousands of dollars)

	1990	1989
ASSETS		
Current		
Cash and term deposits	$ 16,759	$ 15,557
Accounts receivable	7,500	8,692
Accrued interest receivable	1,375	1,143
Supplies inventory	2,996	2,841
	28,630	28,233
Long-term		
Investments (Note 3)	44,862	41,440
Receivables (Note 4)	93	149
Investment in subsidiaries (Note 5)	10	10
Fixed (Note 6)	526,692	534,711
	$ 600,287	$ 604,543
LIABILITIES		
Current		
Accounts payable and accrued liabilities	$ 13,065	$ 15,831
Large corporation tax payable (Note 8)	756	—
	13,821	15,831
Long-term		
Accrued employee termination benefits (Note 3)	12,788	12,244
	26,609	28,075
Contingencies (Note 10)		
EQUITY OF CANADA		
Contributed capital (Note 7)	624,950	624,950
Deficit	(51,272)	(48,482)
	573,678	576,468
	$ 600,287	$ 604,543

Approved:

G.R. STEWART
President

R.J. FORGUES
Comptroller and Treasurer

STATEMENT OF OPERATIONS

for the year ended March 31, 1990 (in thousands of dollars)

	1990					1989
	Montreal-Lake Ontario Section	Welland Section	Total Seaway	Thousand Islands Bridge	Total	Total
Revenues						
Tolls	$ 27,740	$ 31,218	$ 58,958	$ —	**$ 58,958**	$ 60,007
Leases and licenses	813	2,750	3,563	676	**4,239**	3,695
Other	998	963	1,961	1,355	**3,316**	2,613
	29,551	34,931	64,482	2,031	**66,513**	66,315
Expenses						
Operating	6,787	11,170	17,957	—	**17,957**	16,762
Maintenance	12,422	12,132	24,554	151	**24,705**	23,413
Administration	4,725	6,137	10,862	44	**10,906**	10,255
Headquarters	4,277	5,256	9,533	67	**9,600**	9,395
Depreciation	4,787	5,741	10,528	32	**10,560**	10,496
Employee termination benefits	768	1,050	1,818	—	**1,818**	1,497
Other expenses	115	115	230	—	**230**	481
	33,881	41,601	75,482	294	**75,776**	72,299
Income (loss) from operations	(4,330)	(6,670)	(11,000)	1,737	**(9,263)**	(5,984)
Investment income	2,970	3,651	6,621	608	**7,229**	5,662
Net income (loss) before large corporation tax	(1,360)	(3,019)	(4,379)	2,345	**(2,034)**	(322)
Large corporation tax (Note 8)	335	411	746	10	**756**	—
Net income (loss) for the year	$ (1,695)	$ (3,430)	$ (5,125)	$ 2,335	**$ (2,790)**	$ (322)

STATEMENT OF DEFICIT

for the year ended March 31, 1990 (in thousands of dollars)

	1990			1989
	Seaway	Thousand Islands Bridge	Total	Total
Retained earnings (deficit), beginning of the year	$ (53,840)	$ 5,358	**$ (48,482)**	$ (48,160)
Net income (loss) for the year	(5,125)	2,335	**(2,790)**	(322)
Retained earnings (deficit), end of the year	$ (58,965)	$ 7,693	**$ (51,272)**	$ (48,482)

STATEMENT OF CHANGES IN FINANCIAL POSITION

for the year ended March 31, 1990 (in thousands of dollars)

	1990			1989
	Seaway	Thousand Islands Bridge	Total	Total
CASH PROVIDED BY (USED IN):				
OPERATING ACTIVITIES				
Income (loss) for the year	$ (5,125)	$ 2,335	**$ (2,790)**	$ (322)
Items not involving cash				
(Profit) loss on disposal of fixed assets	34	—	**34**	153
Depreciation	10,528	32	**10,560**	10,496
Provision for termination benefits	1,818	—	**1,818**	1,497
Net change in working capital components other than cash and term deposits	1,348	(2,164)	**(816)**	934
Payment of termination benefits	(1,664)	—	**(1,664)**	(1,543)
Cash provided by operating activities	6,939	203	**7,142**	11,215
FINANCING ACTIVITIES				
Funding from Federal Government for Welland Canal Rehabilitation Program	26,900	—	**26,900**	25,400
Cash provided by financing activities	26,900	—	**26,900**	25,400
INVESTING ACTIVITIES				
Reduction in long-term receivables	56	—	**56**	54
Increase in investments	(3,422)	—	**(3,422)**	(8,500)
Increase in fixed assets	(29,271)	(203)	**(29,474)**	(26,029)
Cash used in investing activities	(32,637)	(203)	**(32,840)**	(34,475)
Increase in cash	1,202	—	**1,202**	2,140
Cash and term deposits at beginning of year	15,557	—	**15,557**	13,417
Cash and term deposits at end of year	$ 16,759	$ —	**$ 16,759**	$ 15,557
Working capital position at end of year				
Current assets	$ 28,630	$ —	**$ 28,630**	$ 28,233
Current liabilities	20,079	(6,258)	**13,821**	15,831
	$ 8,551	$ 6,258	**$ 14,809**	$ 12,402

NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS, MARCH 31, 1990

1. Authority and objectives

The St. Lawrence Seaway Authority was established in 1954 under the St. Lawrence Seaway Authority Act and is classified as a parent Crown corporation under Schedule III Part I of the Financial Administration Act.

The Authority was established to construct and operate a deep waterway between the Port of Montreal and Lake Erie together with such works and other property, including bridges incidental to the deep waterway, as deemed necessary by the Governor in Council.

Under the St. Lawrence Seaway Authority Act, the Authority must file the tariff of tolls with the National Transportation Agency. This tariff of tolls then becomes operative from the date of filing.

2. Accounting policies

The financial statements have been prepared in accordance with accounting principles generally accepted in Canada. A summary of significant accounting policies follows:

(a) Supplies inventory

Supplies inventory comprises equipment and supplies used in the operation and maintenance of the Seaway and is recorded at cost.

(b) Investments in subsidiaries

Investments in wholly-owned subsidiary companies are recorded at cost. The financial statements of the subsidiary companies have not been consolidated in these financial statements because changes in the equity of the subsidiaries do not accrue to the Authority. Separate audited financial statements for each of the subsidiary companies are available to the public.

(c) Fixed assets

Fixed assets are recorded at cost. Replacements and major improvements which increase the capacity of the deep waterway system or extend the estimated useful lives of existing assets are capitalized. Repairs and maintenance are charged to operations as incurred and major betterments incurred to assure the reliability of the system are capitalized. The cost of assets sold, retired, or abandoned, and the related accumulated depreciation are removed from the accounts on disposal. Gains or losses on disposals are credited or charged to operations.

Depreciation is recorded using the straight-line method based on the estimated useful lives of the assets.

(d) Welland Canal Rehabilitation Program

Funding received from the Government of Canada for this program is accounted for by crediting the amount against the costs of related capital projects undertaken during the year, with depreciation to be calculated on the net amount.

(e) Employee termination benefits

Employees of the Authority are entitled to specified benefits on termination as provided for under labour contracts and conditions of employment. The liability for these benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to employees.

(f) Pension plan

All employees of the Authority are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Contributions to the Plan are required from both the employee and the Authority. These contributions represent the total liability of the Authority and are recognized in the accounts on a current basis.

(g) Employee life insurance plan

The Authority provides a life insurance plan for its employees. Surpluses and deficits from the plan are included in revenues and/or expenses in the year in which they are incurred.

(h) Insurance

The Authority assumes substantially all risks in relation to compensation and damages to its locks. For all other assets the Authority carries conventional insurance.

(i) Thousand Islands Bridge

In September 1976, the Minister of Transport entrusted the Authority with the management and operation of the Thousand Islands Bridge, while the real property was vested in the name of Her Majesty in Right of Canada. Subsequent capital expenditures made by the Authority to improve the Bridge have been recorded as fixed assets. The retained earnings of the Bridge represent its cumulative earnings since September 1976.

These financial statements have segregated the operations of the Thousand Islands Bridge on the premise that its management and operation by the Authority is independent of Seaway operations.

3. Long-term investments

In order to provide for major capital improvement projects of the St. Lawrence Seaway and the rehabilitation of the Canadian span at the Thousand Islands Bridge and for future employee termination benefits, the Authority has set aside the following long-term investments:

	1990	1989
	(in thousands of dollars)	
Capital improvements:		
— Government of Canada Bonds, maturing on varying dates up to 1995 Par value $9,000 (1989 - $15,000) Market value $8,292 (1989 - $14,459)	$ 9,053	$ 14,940
— Treasury Bills, maturing on varying dates up to March 1991	12,809	8,500
— Investment Certificates, maturing March 1994 and March 1995	10,000	5,000
	$ 31,862	$ 28,440
Termination benefits:		
— Deposit with Consolidated Revenue Fund, maturing March 1994	13,000	—
— Treasury Bill	—	13,000
	$ 44,862	$ 41,440

4. Long-term receivables

The Authority has entered into long-term contractual agreements for the sale of one parcel of land and for the recovery of costs associated with the construction of certain facilities. Long-term receivables outstanding at March 31 are as follows:

	1990	1989
	(in thousands of dollars)	
5 1/2% interest, recoverable in blended annual installments of $28,000, maturing in 1995	$ 93	$ 115
Non-interest bearing, recoverable in annual installments of $33,952, maturing in 1990	—	34
	$ 93	$ 149

5. Subsidiaries and related parties

Investments in wholly-owned subsidiaries consist of the following:

	No. of shares	Cost
Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. (GLPA)	15	$ 1,500
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated (JCCB)	1	100
The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. (SIBC)	8	8,000
		$ 9,600

During the year ended March 31, 1990, the Authority provided JCCB with certain administration services for which it charged $653,000 (1989 - $745,000). At March 31, 1990, $76,000 was outstanding (1989 - $189,000).

Each calendar year, SIBC pays a bridge user charge to the Authority (1989 - $406,018; 1988 - $182,580) towards amortization of the Authority's construction and interest costs related to the North Channel Bridge. At March 31, 1990, $5.2 million (1989 - $5.6 million) in construction costs remained unamortized. During the 1987 year, a reduction of $5.3 million was caused by the cancellation of interest, as explained in Note 7.

The Canadian Coast Guard provides the Authority with navigational aids services. The fee paid by the Authority for this service during the year amounted to $565,000 (1989 - $545,000).

6. Fixed assets

	Depreciation rate	1990 Cost	1990 Accumulated depreciation	1990 Net	1989 Net
		(in thousands of dollars)			
Seaway					
Land	—	$ 30,027	$ —	$ 30,027	$ 30,100
Channels and canals	1%	249,108	73,657	175,451	177,942
Locks	1%	237,295	89,898	147,397	149,302
Bridges and tunnels	2%	101,521	46,055	55,466	57,547
Buildings	2%	12,056	6,927	5,129	5,305
Equipment	2-20%	28,798	14,945	13,853	14,938
Remedial works	1%	121,458	25,331	96,127	97,344
Works under construction	—	1,807	—	1,807	969
		782,070	256,813	525,257	533,447
Thousand Islands Bridge					
Improvements	2%	1,552	343	1,209	1,241
Works under construction		226	—	226	23
		$ 783,848	$ 257,156	$ 526,692	$ 534,711

Welland Canal Rehabilitation Program

In 1985, the Authority engaged consultants to examine in detail, and report on, the structural condition of the Welland Canal system. The report was submitted during 1986 and, as a result, a seven-year $175 million rehabilitation program has been established to refit the Welland Canal and ensure a continued safe and reliable waterway into the 21st century. The program consists of refurbishing of lock walls, stabilizing the canal banks and approach walls, and rehabilitating ancillary structures.

During 1986, the Government of Canada approved funding for the financing of the Welland Canal Rehabilitation Program for an amount not to exceed $175 million over a period of seven years. To date the federal government funding has amounted to $90 million, all of which has been spent on the program and has been deducted from related works under construction. As at March 31, 1990, $85.8 million of the approved amount for the first four years was received and $4.2 million is included in accounts receivable.

The Government of Canada funding for the remainder of the program is:

	(in millions of dollars)
1990-91	$ 27.3
1991-92	28.7
1992-93	29.0
Total	$ 85.0

7. Contributed capital

As of April 1, 1977, loans from Canada of $624.95 million were converted to equity by parliamentary appropriation. This amount was recorded as contributed capital. The unpaid interest of $210 million on these loans was not converted and was reflected on the balance sheet as deferred interest.

In December 1987, this deferred interest was forgiven by the Government of Canada and written off by the Authority.

The parliamentary appropriation authorizing the 1977 conversion of loans from Canada to equity also authorized the Minister to fix, from time to time, the amount that shall be paid by the Authority annually out of its toll revenue as a return on capital. No return on capital has been required to be paid for the years ended March 31, 1990 and 1989.

8. Income taxes

The Authority, as a prescribed Federal Crown corporation, is subject to the provisions of the Income Tax Act. The Authority is not subject to any provincial income taxes.

Currently, undepreciated capital cost for tax purposes is in excess of the net book value of fixed assets by approximately $216 million. The tax effect of this excess has not been recorded in the accounts of the Authority. The Authority also has accumulated research and development costs of approximately $4 million which are available to reduce the taxable income of future years.

The Authority is of the opinion that the forgiveness of the $210 million in deferred interest by the Government of Canada (see Note 7) will not result in any tax liability. Discussions are continuing between the Authority and the Department of National Revenue to resolve the matter.

The Federal Budget of April 1989 included the introduction of a Large Corporation Tax. The tax is to be levied on taxable capital employed in Canada and is to be applied after June 1989. While the legislation to effect this tax is not yet in place, the Authority has made provision for the estimated amount payable.

9. Commitments

At March 31, 1990, contractual obligations for capital and other expenditures, including Welland Canal Rehabilitation Program, amounted to $4.7 million (1989 - $3.1 million).

The Authority is committed to make future minimum operating lease payments, required for office space for a term in excess of one year, as follows:

	(in thousands of dollars)
1990 / 91	$ 269
1991 / 92	269
1992 / 93	269
1993 / 94	269
1994 / 95	269
Subsequent years	425

10. Contingencies

There is a total of $86.6 million in claims instituted against the Authority. These arise from a breakdown of the Valleyfield bridge in November 1984, an October 1985 Lock 7 wall blow-out, compensation and damages in connection with the expropriation of lands and various other claims. The Authority is contesting all these claims and their outcome cannot be determined at this time although management is of the opinion that these actions will not result in any material losses to the Authority. The Authority is also the claimant in certain other pending or threatened claims and lawsuits.

FIVE YEAR FINANCIAL SUMMARY

	1989 / 90	1988 / 89	1987 / 88	1986 / 87	1985 / 86
			(in thousands of dollars)		
MONTREAL-LAKE ONTARIO SECTION					
Revenue	$ 29,551	$ 28,706	$ 27,594	$ 26,672	$ 25,482
Expenses	33,881	31,937	31,440	31,583	30,971
Operating Profit (Loss)	(4,330)	(3,231)	(3,846)	(4,911)	(5,489)
Investment Income	2,970	2,367	2,020	2,153	2,547
Net Profit (Loss) before Large Corporation Tax	(1,360)	(864)	(1,826)	(2,758)	(2,942)
Large Corporation Tax	335	—	—	—	—
Net Profit (Loss)	(1,695)	(864)	(1,826)	(2,758)	(2,942)
WELLAND SECTION					
Revenue	34,931	35,991	32,945	29,627	25,653
Expenses	41,601	40,028	39,081	33,702	51,217
Operating Profit (Loss)	(6,670)	(4,037)	(6,136)	(4,075)	(25,564)
Investment Income	3,651	2,978	2,474	2,471	3,305
Net Profit (Loss) before Large Corporation Tax	(3,019)	(1,059)	(3,662)	(1,604)	(22,259)
Large Corporation Tax	411	—	—	—	—
Net Profit (Loss)	(3,430)	(1,059)	(3,662)	(1,604)	(22,259)
TOTAL					
Revenue	64,482	64,697	60,539	56,299	51,135
Expenses	75,482	71,965	70,521	65,285	82,188
Operating Profit (Loss)	(11,000)	(7,268)	(9,982)	(8,986)	(31,053)
Investment Income	6,621	5,345	4,494	4,624	5,852
Net Profit (Loss) before Large Corporation Tax	(4,379)	(1,923)	(5,488)	(4,362)	(25,201)
Large Corporation Tax	746	—	—	—	—
Net Profit (Loss)	$ (5,125)	$ (1,923)	$ (5,488)	$ (4,362)	$ (25,201)
THOUSAND ISLANDS BRIDGE					
Revenue	$ 2,639	$ 1,935	$ 1,457	$ 1,160	$ 896
Expenses	294	340	388	507	450
Profit (Loss) before Large Corporation Tax	2,345	1,595	1,069	653	446
Large Corporation Tax	10	—	—	—	—
Net Profit (Loss)	$ 2,335	$ 1,595	$ 1,069	$ 653	$ 446

L'ADMINISTRATION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

RAPPORT ANNUEL 1989-1990

PERSONNEL DE DIRECTION

G.R. STEWART
Président

G. LANIEL
Vice-président

W.F. BLAIR
Membre

J. B. McLEOD
Vice-président, Région ouest

J.P. PATOINE
Vice-président, Région est

V.C. DURANT
Secrétaire

J. VAZALINSKAS
Ingénieur en chef

R.J. FORGUES
Contrôleur et trésorier

J.M. KROON
Directeur de l'exploitation et de l'entretien

K. OGLESBY
Directeur de la planification

C.G. TRÉPANIER
Directeur du personnel et de l'administration

N.B. WILLANS
Avocat-conseil

BUREAUX

Siège social
360, rue Albert
Ottawa, Ontario
K1R 7X7

Bureau principal
202, rue Pitt
Cornwall, Ontario
K6J 3P7

Région est
Écluse de Saint-Lambert
Saint-Lambert, Québec
J4P 3N7

Région ouest
508, avenue Glendale
St. Catharines, Ontario
L2R 6V8

On peut se procurer des exemplaires de ce rapport en s'adressant à l'Administration de la voie maritime de Saint-Laurent, 360 rue Albert, Ottawa, Ontario, K1R 7X7

(ISSN 0581-3298)

LE MESSAGE DU PRÉSIDENT

Le 19 juin 1990

L'honorable Doug Lewis, C.P., député
Ministre des Transports
Ottawa

Monsieur le ministre,

Conformément aux dispositions de l'article 150 de la Loi sur la gestion des finances publiques, j'ai l'honneur de vous transmettre les états financiers de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour l'exercice terminé le 31 mars 1990.

Le mouvement des cargaisons au cours de la saison de navigation de 1989 a connu, par rapport à 1988, une baisse considérable attribuable à une réduction sensible des exportations de céréales canadiennes que l'augmentation du volume des autres cargaisons en vrac n'a pu compenser complètement. En conséquence, le tonnage total des denrées acheminées sur la section Montréal-lac Ontario a baissé de 8,6%, à 37,1 millions de tonnes, et sur le canal de Welland, de 8,3%, à 39, 9 millions de tonnes. On estime que l'amélioration des récoltes céréalières et l'accroissement des ventes aux usagers traditionnels de la Voie maritime, combinés au volume toujours ferme du minerai de fer et des autres denrées en vrac, contribueront à remettre la Voie maritime sur le chemin de la reprise économique.

Au plan financier, les résultats de l'année 1989 ont confirmé les prédictions du rapport annuel de l'an dernier. La perte des revenus de péages causée par la réduction du tonnage des céréales a été compensée en partie par la hausse des autres cargaisons et par une augmentation de 4,5 % des frais d'utilisation. Les recettes de l'Administration pour l'exercice terminé le 31 mars 1990, y compris les revenus de placements de 6,6 M$, ont atteint 71,1 M$ en regard du montant budgeté de 71,8 M$. Une gestion prudente a permis de réduire les frais d'entretien et d'exploitation prévus de 76,5 M$ à 75,5 M$. Cependant, le froid particulièrement intense au mois de décembre, la grève de la Garde côtière, la baisse des revenus des péages et la nécessité d'une réserve en prévision de l'impôt sur les grandes sociétés ont porté le déficit net cumulatif à 5,1 M$.

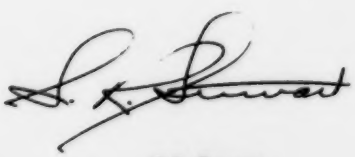
Comme au cours des onze dernières années, l'Administration a réussi à rencontrer tous les frais d'exploitation et d'entretien à même ses propres ressources et à continuer de s'autofinancer.

Pour ce qui est du fonctionnement, les conditions ont été excellentes durant presque toute la saison de navigation de 1989. Toutefois, en décembre, un froid exceptionnellement intense a sévèrement mis à l'épreuve le personnel et la machinerie. Tous les dispositifs de contrôle des glaces installés aux écluses ont bien fonctionné et l'Administration n'a eu qu'à applaudir les efforts et le dévouement de toutes ses équipes durant cette dure période. L'Administration a également beaucoup apprécié l'apport des pilotes de la Voie maritime et celui des autorités des centrales hydroélectriques au succès d'une fin de saison des plus difficiles.

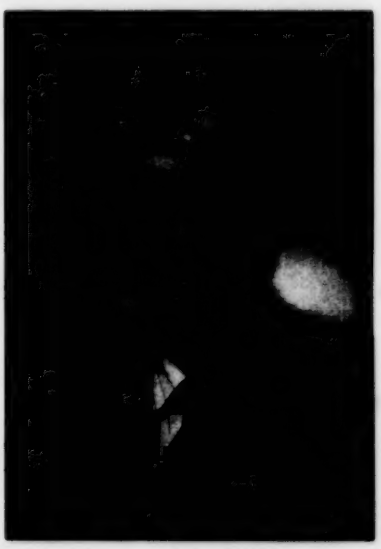
En tant que nouveau président de l'Administration, j'ai eu la chance d'hériter d'un système qui fonctionne bien, grâce en partie au Programme de réfection du canal de Welland, subventionné par le fédéral, qui en est à sa cinquième année, et au succès des négociations syndicales amorcées l'automne dernier sous l'égide de mon prédécesseur, M. W.A. O'Neil, et qui ont mené à la signature de trois contrats de deux ans.

Au début d'une nouvelle décennie, nous envisageons d'élargir notre part du marché grâce à l'accroissement de la productivité, à l'établissement de péages réduits visant à encourager les expéditions de certaines denrées, et à la participation de l'Administration à la promotion du commerce national et international. Nous anticipons pouvoir maintenir notre position d'autofinancement tout en assurant l'intégrité de nos installations. Il nous reste à redonner à l'industrie maritime une entière confiance dans la Voie maritime du Saint-Laurent comme mode de transport sécuritaire et économique. Le dévouement de notre personnel aidant, j'ai confiance que nous saurons relever ce défi.

Veuillez agréer, Monsieur le ministre, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



G.R. Stewart



REVUE DE L'ANNÉE

LES FINANCES

Des gains importants dans le mouvement de plusieurs denrées en vrac, une augmentation des péages de 4,5% et une hausse de 2% de la part canadienne des péages perçus sur la section Montréal-lac Ontario ont, ensemble, compensé une partie de la perte de revenus causée par les faibles exportations de céréales canadiennes par la Voie maritime en 1989. C'est ainsi que les recettes de l'Administration pour l'exercice qui vient de se terminer, y compris les revenus de placements de 6,6 M$, se sont situés à 71,1 M$, en regard d'un montant budgeté à 71,8 M$.

Les dépenses totales sur les deux sections de la Voie maritime ont augmenté de 4,9%, soit de 72 M$ en 1988-1989 à 75,5 M$ en 1989-1990.

Sur la section Montréal-lac Ontario, où une baisse de 8,6% de tonnage des marchandises a été notée, les recettes des péages ont augmenté de 1,6% à 27,8 M$ en 1989, tandis que les frais d'exploitation ont grimpé de 6,3%, soit de 31,9 M$ à 33,9 M$.

Une baisse de 8,3% des expéditions acheminées sur le canal de Welland a occasionné une perte de 4,6% des recettes des péages sur cette section, soit de 32,7 M$ en 1988-1989 à 31,2 M$. Les frais d'exploitation ont atteint 41,6 M$, par rapport à 40,1 M$ pour l'exercice 1988-1989, soit une augmentation de 3,7%.

Au cours de l'année, les frais d'immobilisation ont atteint 29,3 M$, y compris 27,2 M$ pour le Programme de réfection du canal de Welland.

En dépit de la perte subie et des frais d'immobilisation, les mouvements de l'encaisse sont restés positifs. Le fonds de roulement est passé de 8,3 M$ qu'il était l'année précédente à 8,6 M$ et le Fonds d'amélioration du capital, réserve pour futures dépenses d'immobilisation, se situe aujourd'hui à 31,9 M$.

L'Administration impose une hausse des péages de 4,5% pour la saison de navigation de 1990. Cette hausse, ajoutée à une augmentation prévue de 5% de la circulation, assurera une certaine stabilité financière, malgré la perspective d'un déficit de 6,5 M$ Cependant, l'Administration prévoit pouvoir continuer d'exploiter la voie navigable sans avoir à recourir à l'aide financière du gouvernement fédéral.

Lacquiers canadiens aux écluses jumelées du canal de Welland, été 1989

LE TRAFIC

Le trafic sur la Voie maritime en 1989 n'a guère réussi à soutenir l'optimisme engendré par les augmentations notées au cours des trois années précédentes, si modestes fussent-elles. Le total des cargaisons acheminées sur la section Montréal-lac Ontario (M.L.O.) est tombé de 8,6%, soit de 40,6 millions de tonnes en 1988 à 37,1 millions de tonnes en 1989. Sur le canal de Welland, le tonnage a chuté à 39,9 millions de tonnes, un déclin de 8,3% par rapport aux 43,5 millions enregistrés l'année précédente.

Les céréales

Une baisse importante des expéditions de céréales sur la Voie maritime au cours de la première moitié de la saison de navigation, séquelle de la sécheresse de 1988, avait de fait été prévue. Néanmoins, à mesure que la saison avançait, il devint évident que l'absence de vente à l'Union soviétique et autres importateurs européens annulerait toute possibilité de redressement à l'automne. En conséquence, le total de ces cargaisons sur la section M.L.O. a dégringolé à 11,5 millions de tonnes, soit une chute de 26% par rapport à 1988, et de 24,7% sur le canal de Welland, à 12,1 millions de tonnes.

Tandis que l'exportation de céréales canadiennes par la Voie maritime perdait plus de 40% sur chaque section de la voie d'eau, une légère hausse de 4% des cargaisons de céréales américaines sur la section M.L.O. et de 5,3% sur le canal de Welland amenait les deux pays à un pied d'égalité pour la première fois dans l'histoire de la Voie maritime, chacun ayant 5,7 millions de tonnes sur la section M.L.O. et 6,0 millions sur le canal de Welland.

Le minerai de fer

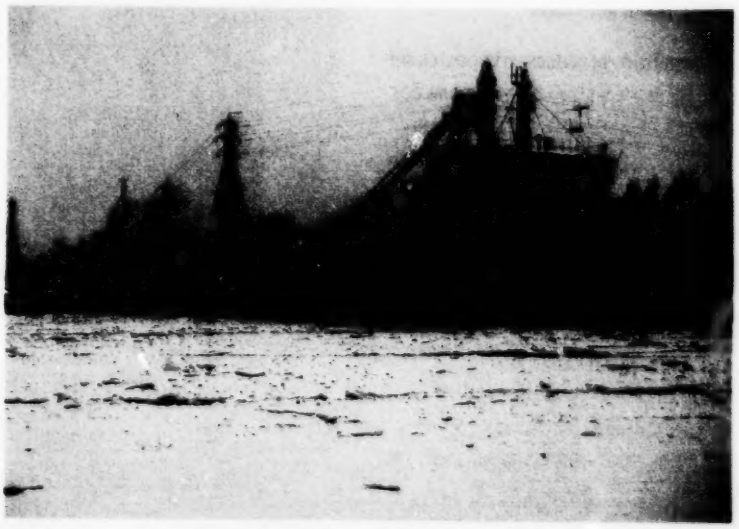
De modestes augmentations dans le mouvement du minerai de fer sur les deux sections de la Voie maritime ont pu maintenir la tendance à la hausse qu'a connue cette denrée au cours des dernières années. Les expéditions sur la section M.L.O. ont atteint un total de 11,2 millions de tonnes, soit une hausse de 3,5% par rapport à 1988. Sur le canal de Welland, où le total a augmenté de 2,9% à 7,3 millions de tonnes, on note que les expéditions montantes se sont chiffrées à 6,2 millions de tonnes, une hausse de 7,4%, laquelle donne lieu de croire que la reprise de l'industrie de l'acier nord-américaine est bien amorcée.

Le charbon

Suite à une baisse de la demande de l'Hydro-Ontario en 1989, les expéditions de charbon sur le canal de Welland ont chuté

1989
LES CARGAISONS
CANAL DE WELLAND

1989
LES CARGAISONS
MONTRÉAL-LAC ONTARIO



À Beauharnois - un décembre mémorable

de 10%, à 6,3 millions de tonnes. Sur la section M.L.O., où les exportations américaines sont restées relativement stables, il y a eu une augmentation de 8,8%, à 0,8 million de tonnes.

Autres vracs

L'ensemble des cargaisons en vrac, autres que les céréales, le minerai de fer et le charbon, a poursuivi sa montée sur les deux sections de la Voie maritime en 1989. Sur le canal de Welland, une hausse de 7,7%, à 10,8 millions de tonnes reflète la croissance des mouvements d'essence, de produits pétrolier, de pierre et de sel, entre autres. Sur la section M.L.O., des augmentations du côté du sel, de la pierre, de l'essence et de plusieurs denrées de moindre importance, ont porté le total à 9,0 millions de tonnes, soit une hausse de 2% par rapport à 1988. Les expéditions de bois de construction, pour lesquelles les péages furent réduits à la suite de leur reclassification dans la catégorie des marchandises en vrac en 1989, ont grimpé de 60%, soit de 25,514 tonnes l'année précédente à 41,058 tonnes.

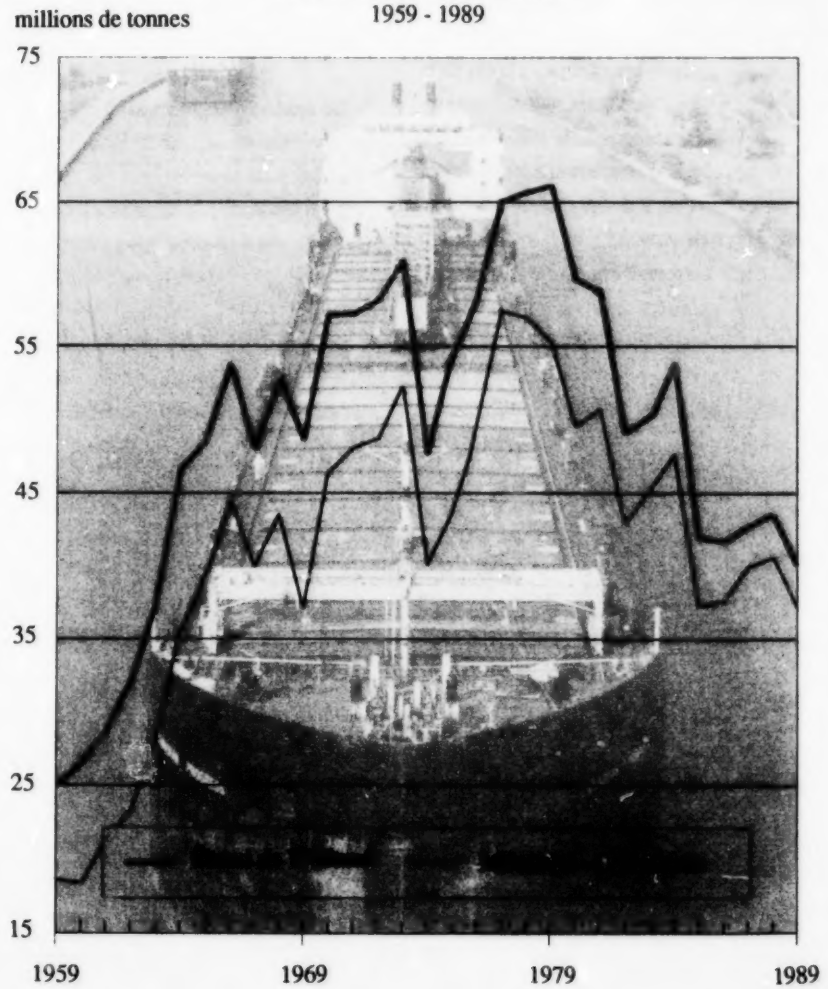
Les cargaisons générales

Les cargaisons générales, composées surtout de fer et d'acier usinés, ont connu des résultats mixtes en 1989. Sur la section M.L.O., le total des cargaisons générales a baissé de 3,5%, à 4,4 millions de tonnes, tandis que sur le canal de Welland, elles ont enregistré une hausse de 0,2%, à 3,3 millions de tonnes. Sur les deux sections, les exportations descendantes de produits du fer et de l'acier ont quadruplé et atteint 1,5 millions de tonnes sur la section M.L.O. et 1,0 million sur le canal de Welland. Cette hausse des mouvements descendants, dont presque la moitié provenait du Canada, a malheureusement été accompagnée de baisses comparables du tonnage montant sur les deux sections de la Voie maritime.

Les perspectives

Au moment de la rédaction du présent rapport, la situation des exportations de céréales est incertaine; il se peut qu'un accroissement des ventes en 1990 permette à la Voie maritime d'élargir sa part des expéditions de céréales à l'étranger. Cette possibilité, jointe à une croissance continue des autres cargaisons en vrac, devrait permettre une augmentation générale qui remettrait la Voie maritime sur le chemin d'une reprise économique.

VOLUME DES CARGAISONS
1959 - 1989



L'EXPLOITATION

La navigation, qui s'est poursuivie normalement durant la plus grande partie de la saison de 1989, s'est brusquement trouvée face au mois de décembre le plus froid jamais enregistré. Un gel précoce accompagné de vents violents, ainsi que l'absence des services de brise-glace immobilisés par une grève des membres d'équipages de la Garde côtière canadienne, ont rudement mis à l'épreuve les ressources disponibles. Heureusement, tous les navires ont réussi à rallier leur port d'hiver ou à sortir du système avant la fermeture de la Voie maritime.

Les procédures usuelles de fermeture ont été suivies et aucune prime de passage tardif n'a été levée puisque tous les cargos ont respecté la date de sortie du 19 décembre sur la section Montréal-lac Ontario.

Les deux sections de la Voie maritime ont fermé le 23 décembre. La section M.L.O., qui avait ouvert le 30 mars, a compté une saison de 269 jours durant lesquels la demande quotidienne moyenne a été d'une dizaine de navires. La durée moyenne d'un transit dans une direction a été de 20,2 heures.

Le canal de Welland, ouvert le 31 mars, a connu une saison de 268 jours et une demande moyenne de quelque 14 navires par jour. La durée de transit dans une direction a été d'environ 12,6 heures.

En regard des moyennes des trois années précédentes, le nombre des transits en 1989 a été plus faible, tandis que la durée des passages a été étroitement comparable sur les deux sections de la voie navigable.

Aucun délai n'a été causé aux navires par les niveaux d'eau, lesquels ont été suffisants et stables durant toute la saison de navigation. Toutefois, il a fallu suspendre la circulation pendant trois jours à l'écluse de Saint-Lambert où, le 3 décembre, un navire montant a heurté les portes d'amont de l'écluse. L'Administration a dû faire venir sa grue flottante à haute puissance pour enlever et remplacer la porte la plus endommagée. La navigation a repris le matin du 6 décembre.

Les travaux d'entretien usuels ont été effectués durant l'année aux installations du système et dans les chenaux; des inspections régulières ont relevé, enregistré et évalué l'état des structures et des installations. Suite à ces inspections, les priorités pour les travaux jugés nécessaires ont été déterminées et les programmes d'entretien élaborés et mis en oeuvre.

Les principaux travaux d'entretien effectués au cours de l'année incluent,

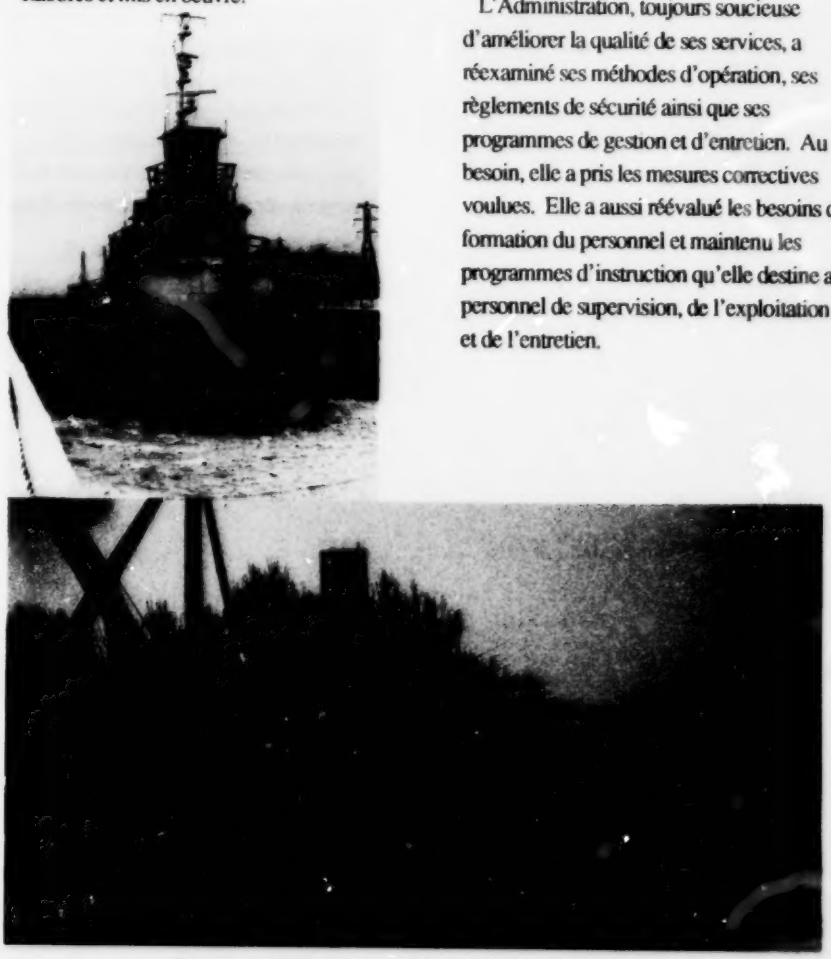
SUR LA SECTION MONTRÉAL-LAC ONTARIO:

- Réparations aux berges des canaux
- Réfection de bétonnage
- Installation de télé en circuit fermé au Centre de contrôle de la circulation
- Peinture des ponts
- Réparations au tablier du pont Mercier

AU CANAL DE WELLAND :

- Remplacement de câbles des ponts levants
- Peinture des ponts
- Amélioration du réseau électrique
- Remplacement des défenses en bois des bajoyers

L'Administration, toujours soucieuse d'améliorer la qualité de ses services, a réexaminé ses méthodes d'opération, ses règlements de sécurité ainsi que ses programmes de gestion et d'entretien. Au besoin, elle a pris les mesures correctives voulues. Elle a aussi réévalué les besoins de formation du personnel et maintenu les programmes d'instruction qu'elle destine au personnel de supervision, de l'exploitation et de l'entretien.



Fin saison 1989 - les remorqueurs combattent les glaces

AUTRES POINTS

Le Programme de réfection du canal de Welland, destiné à assurer le maintien d'un service efficace et sécuritaire au cours des prochaines décennies, est plus qu'à la moitié réalisé; tous ces grands travaux avancent selon l'horaire prévu et à l'intérieur des budgets. Le renforcement structurel des bajoyers, entreprise gigantesque, est maintenant complété aux huit écluses du canal. Les usagers réguliers de la Voie maritime auront remarqué l'aspect lisse du béton nouvellement restauré le long des murs intérieurs de plusieurs écluses, tandis que la stabilisation des berges et des murs d'approche, une partie importante du projet, se poursuivra pendant toute la durée du programme.

La valeur des contrats en 1989-1990, quatrième année du programme septennal subventionné par le fédéral, s'éléve à 27.2 M$.

Pour la toute première fois dans l'histoire des relations de travail entre l' Administration et la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers, une entente a été conclue avant le 31 décembre 1989, date d'expiration des contrats de travail. L'intensité des négociations, commencées au début de l'automme de 1989, a fait preuve du désir sincère des deux parties d'en arriver le plus tôt possible à une convention mutuellement acceptable. Les trois contrats couvrent les années 1990 et 1991 et ils s'appliquent au groupe des surveillants, aux ouvriers de l'exploitation et de l'entretien, ainsi qu'aux employés du Bureau principal de Cornwall.

L'assurance de stabilité syndicale aux installations de la Voie maritime plaît particulièrement à l'Administration au moment où elle intensifie ses activités de commercialisation et ses programmes de promotion. L'an dernier, le Groupe de développement commercial, formé en vue de coordonner les initiatives de commercialisation des entreprises du secteur Voie maritime / Grands Lacs, a rencontré des représentants des industries des céréales, de la potasse et du soufre pour déterminer la meilleure façon de satisfaire leurs besoins en transport. Des membres de ce groupe, conjointement avec la Saint Lawrence Seaway Development Corporation (É.U.), ont représenté la Voie maritime à des expositions de l'industrie du transport à la Nouvelle-Orléans et à Chicago. De concert avec la Commission du port de Thunder Bay, le groupe a aussi participé à des expositions agricoles tenues à Winnipeg et à Brandon, au Manitoba. Au cours de l'année, des rencontres ont eu lieu avec plusieurs cadres de sociétés de transport maritime pour discuter des objectifs de la commercialisation du système Voie maritime / Grands Lacs et de l'utilisation maximale des ressources disponibles.

Revêtement d'un mur d'écluse, canal de Welland

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent au 31 mars 1990 ainsi que les états des résultats, du déficit et de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé à cette date. Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que j'ai jugés nécessaires dans les circonstances.

À mon avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de l'Administration au 31 mars 1990 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes compatables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous égards importants, conformément à la partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques et ses règlements, à la Loi sur l'Administr de la voie maritime du Saint-Lau et aux règlements administratifs de l'Administration.

Pour le vérificateur général du Canada

D. Larry Meyers, F.C.A.,
sous-vérificateur général

Ottawa, Canada
le 11 mai 1990

BILAN

au 31 mars 1990 (en milliers de dollars)

	1990	1989
ACTIF		
À court terme		
Encaisse et dépôts à terme	16 759 $	15 557 $
Débiteurs	7 500	8 692
Intérêts courus à recevoir	1 375	1 143
Stocks de fournitures	2 996	2 841
	28 630	28 233
À long terme		
Placements (note 3)	44 862	41 440
Débiteurs (note 4)	93	149
Placements dans les filiales (note 5)	10	10
Immobilisations (note 6)	526 692	534 711
	600 287 $	604 543 $
PASSIF		
À court terme		
Créditeurs et frais courus	13 065 $	15 831 $
Impôt sur les grandes sociétés (note 8)	756	—
	13 821	15 831
À long terme		
Prestations de cessation d'emploi courus (note 3)	12 788	12 244
	26 609	28 075
Éventualités (note 10)		
AVOIR DU CANADA		
Capital d'apport (note 7)	624 950	624 950
Déficit	(51 272)	(48 482)
	573 678	576 468
	600 287 $	604 543 $

Approuvé:

le Président	le Contrôleur et Trésorier
G.R. STEWART	R.J. FORGUES

ÉTAT DES RÉSULTATS

pour l'exercice terminé le 31 mars 1990 (en milliers de dollars)

	1990					1989
	Secteur Montréal-lac Ontario	Secteur Welland	Total Voie maritime	Pont des Mille-Îles	Total	Total
Revenus						
Péages	27 740 $	31 218 $	58 958 $	— $	**58 958 $**	60 007 $
Baux et permis	813	2 750	3 563	676	**4 239**	3 695
Autres	998	963	1 961	1 355	**3 316**	2 613
	29 551	34 931	64 482	2 031	**66 513**	66 315
Dépenses						
Exploitation	6 787	11 170	17 957	—	**17 957**	16 762
Entretien	12 422	12 132	24 554	151	**24 705**	23 413
Administration	4 725	6 137	10 862	44	**10 906**	10 255
Bureau central	4 277	5 256	9 533	67	**9 600**	9 395
Amortissement	4 787	5 741	10 528	32	**10 560**	10 496
Prestations de cessation d'emploi	768	1 050	1 818	—	**1 818**	1 497
Autres	115	115	230	—	**230**	481
	33 881	41 601	75 482	294	**75 776**	72 299
Bénéfice (perte) d'exploitation	(4 330)	(6 670)	(11 000)	1 737	**(9 263)**	(5 984)
Revenus de placement	2 970	3 651	6 621	608	**7 229**	5 662
Bénéfice net (perte) avant impôt sur les grandes sociétés	(1 360)	(3 019)	(4 379)	2 345	**(2 034)**	(322)
Impôt sur les grandes sociétés (note 8)	335	411	746	10	**756**	—
Bénéfice net (perte) pour l'exercice	(1 695) $	(3 430) $	(5 125) $	2 335 $	**(2 790) $**	(322) $

ÉTAT DU DÉFICIT

pour l'exercice terminé le 31 mars 1990 (en milliers de dollars)

	1990			1989
	Voie maritime	Pont des Mille-Îles	Total	Total
Bénéfices non répartis (déficit) au début de l'exercice	(53 840) $	5 358 $	**(48 482) $**	(48 160) $
Bénéfice net (perte) pour l'exercice	(5 125)	2 335	**(2 790)**	(322)
Bénéfices non répartis (déficit) à la fin de l'exercice	(58 965) $	7 693 $	**(51 272) $**	(48 482) $

ÉTAT DE L'ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE

pour l'exercice terminé le 31 mars 1990 (en milliers de dollars)

	1990			1989
	Voie maritime	Pont des Mille-Îles	Total	Total
ENCAISSE EN PROVENANCE (UTILISÉE POUR) DES:				
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION				
Bénéfice (perte) pour l'exercice	(5 125) $	2 335 $	**(2 790) $**	(322) $
Éléments sans incidence sur l'encaisse				
(Bénéfice) perte à l'aliénation d'immobilisations	34	—	**34**	153
Amortissement	10 528	32	**10 560**	10 496
Provision pour les prestations de cessation d'emploi	1 818	—	**1 818**	1 497
Variation nette des composantes du fonds de roulement autres que l'encaisse et les dépôts à terme	1 348	(2 164)	**(816)**	934
Paiements de prestations de cessation d'emploi	(1 664)	—	**(1 664)**	(1 543)
Encaisse en provenance des activités d'exploitation	6 939	203	**7 142**	11 215
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT				
Financement en provenance du gouvernement fédéral pour le Programme de réhabilitation du Canal Welland	26 900	—	**26 900**	25 400
Encaisse en provenance des activités de financement	26 900	—	**26 900**	25 400
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT				
Réduction des débiteurs à long terme	56	—	**56**	54
Augmentation des placements	(3 422)	—	**(3 422)**	(8 500)
Augmentation des immobilisations	(29 271)	(203)	**(29 474)**	(26 029)
Encaisse utilisée pour des activités d'investissement	(32 637)	(203)	**(32 840)**	(34 475)
Augmentation de l'encaisse	1 202	—	**1 202**	2 140
Encaisse et dépôts à terme au début de l'exercice	15 557	—	**15 557**	13 417
Encaise et dépôts à terme à la fin de l'exercice	16 759 $	— $	**16 759 $**	15 557 $
Situation du fonds de roulement à la fin de l'exercice				
Actif à court terme	28 630 $	— $	**28 630 $**	28 233 $
Passif à court terme	20 079	(6 258)	**13 821**	15 831
	8 551 $	6 258 $	**14 809 $**	12 402 $

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS DU 31 MARS 1990

1. Pouvoir et objectifs

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a été constituée en 1954 en vertu de la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et elle est classifiée en tant que société d'État mère à l'annexe III de la partie I de la Loi sur la gestion des finances publiques.

L'Administration a été constituée dans le but de construire et d'exploiter une voie navigable en eau profonde entre le port de Montréal et le lac Érié et les installations et autres propriétés tels les ponts qui font partie d'une voie navigable en eau profonde, selon les exigences du gouverneur en conseil.

En vertu de la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, l'Administration doit déposer le tarif des péages auprès de l'Agence nationale des transports. Le tarif des péages prend alors effet à la date du dépôt.

2. Conventions comptables

Les états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada. Voici un sommaire des principales conventions comptables.

(a) Stocks de fournitures

Les stocks de fournitures comprennent du matériel et des fournitures utilisés à l'exploitation et à l'entretien de la Voie maritime et ils sont enregistrés au prix coûtant.

(b) Placements dans les filiales

Les placements dans les filiales en propriété exclusive sont comptabilisés au prix coûtant. Les états financiers des filiales n'ont pas été consolidés dans les présents états financiers parce que les changements dans l'avoir des filiales ne s'accumulent pas à l'Administration. Des états financiers vérifiés distincts pour chaque société filiale sont disponibles au public.

(c) Immobilisations

Les immobilisations sont enregistrées au prix coûtant. Les remplacements et les améliorations importantes qui augmentent la capacité du système de la voie navigable en eau profonde ou qui prolongent les durées utiles estimatives des éléments d'actif actuels sont capitalisés. Les dépenses de réparation et d'entretien sont imputées aux résultats au moment où elles sont faites et les améliorations importantes défrayées dans le but d'assurer la fiabilité du système sont capitalisées. Le coût des éléments d'actif vendus, retirés ou abandonnés ainsi que l'amortissement cumulé s'y rapportant, sont supprimés des comptes lors de l'aliénation. Les gains ou les pertes lors de l'aliénation sont crédités ou imputés aux résultats.

L'amortissement est enregistré selon la méthode linéaire, d'après les durées utiles estimatives des éléments d'actif.

(d) Programme de réhabilitation du Canal Welland

Le financement reçu du gouvernement du Canada pour ce programme est comptabilisé en le portant au crédit des coûts pour les projets d'investissement y reliés entrepris au cours de l'exercice, l'amortissement devant être calculé sur la somme nette.

(e) Prestations de cessation d'emploi

Les employés de l'Administration ont droit à des prestations particulières lors de leur cessation d'emploi ainsi que le prévoient leurs contrats de travail et les conditions d'emploi. L'élément du passif à l'égard de ces prestations est inscrit aux comptes au fur et à mesure que s'accumulent les prestations pour les employés.

(f) Régime de pensions de retraite

Tous les employés de l'Administration font partie du Régime de pensions de retraite de la Fonction publique, qui est administré par le gouvernement du Canada. Les contributions au régime sont exigées et des employés et de l'Administration. Ces contributions représentent le passif total de l'Administration et elles sont comptabilisées de façon courante.

(g) Régime d'assurance-vie des employés

L'Administration fournit un régime d'assurance-vie pour ses employés. Les surplus et les insuffisances du régime sont ajoutés aux revenus et (ou) aux dépenses de l'exercice auxquels ils s'appliquent.

(h) Assurance

L'Administration se charge en substance de tous les risques quant au dédommagement et aux avaries à ses écluses. À l'égard de tous les autres éléments de l'actif l'Administration est munie d'assurance traditionnelle.

(i) Pont des Mille-Îles

En septembre 1976, le ministre des Transports a confié à l'Administration la gestion et l'exploitation du Pont des Mille-Îles tandis que la valeur immobilisée était dévolue à Sa Majesté, du chef du Canada. Les dépenses en capital effectuées subséquemment par l'Administration pour améliorer le Pont ont été inscrites aux immobilisations. Les bénéfices non répartis du Pont représentent ses bénéfices accumulés depuis septembre 1976.

Les présents états financiers déclarent de manière distincte l'exploitation du Pont des Mille-Îles en prenant pour acquis que sa gestion et son exploitation par l'Administration sont autonomes par rapport à l'exploitation de la Voie maritime.

3. Placements à long terme

Afin d'établir une provision quant aux grands projets d'amélioration des immobilisations pour la Voie maritime du Saint-Laurent et la réfection de la travée canadienne du Pont des Mille-Îles, et pour les prestations de cessation d'emploi à venir, l'Administration a mis à part les placements à long terme qui suivent:

	1990	1989
	(en milliers de dollars)	
Amélioration des immobilisations:		
— Obligations du Canada, échéance à diverses dates jusqu'en 1995 Valeur au pair 9 000 $ (1989 - 15 000 $) Valeur au marché 8 292 $ (1989 - 14 459 $)	**9 053 $**	14 940 $
— Bons du trésor, échéance à diverses dates jusqu'en mars 1991	**12 809**	8 500
— Certificats de placement, échéance en mars 1994 et mars 1995	**10 000**	5 000
	31 862 $	28 440 $
Prestations de cessation d'emploi:		
— Dépôt auprès du Fonds du revenu consolidé, échéance en mars 1994	**13 000**	—
— Bon du trésor	**—**	13 000
	44 862 $	41 440 $

4. Débiteurs à long terme

L'Administration a conclu des accords contractuels à long terme pour la vente d'une parcelle de terrain et pour le recouvrement des coûts reliés à la construction de certaines installations. Les débiteurs à long terme suivants n'avaient pas été réglés au 31 mars:

	1990	1989
	(en milliers de dollars)	
Une créance venant à échéance en 1995 et portant intérêt à 5 1/2%, comportant le remboursement annuel d'une somme de 28 000 $, capital et intérêts réunis	**93 $**	115 $
Une créance venant à échéance en 1990 et ne portant pas intérêt, comportant le remboursement annuel d'une somme de 33 952 $	**—**	34
	93 $	149 $

5. Filiales et apparentés

Les placements dans les filiales en propriété exclusive comportent les éléments suivants:

	Nombre d'actions	Coût
L'Administration de pilotage des Grands Lacs, Ltée (A.P.G.L.)	15	1 500 $
Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (P.J. C.C.)	1	100
La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée (C.P.i.V.m.)	8	8 000
		9 600 $

Au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1990, l'Administration a fourni à la P.J. C.C. certains services administratifs pour lesquels elle a réclamé 653 000 $ (1989 - 745 000 $). Au 31 mars 1990, la somme de 76 000 $ n'était pas réglée (1989 - 189 000 $).

Chaque année civile, la C.P.i.V.m. verse une redevance d'utilisation à l'Administration (1989 - 406 018 $; 1988 - 182 580 $) afin d'amortir, pour l'Administration, les frais de construction et d'intérêt reliés au Pont du chenal nord. Au 31 mars 1990, 5,2 millions $ (1989 - 5,6 millions $) en frais de construction n'avaient pas été amortis. Au cours de l'exercice 1987, une diminution de 5,3 millions $ a été le résultat de l'annulation de l'intérêt comme l'explique la note 7.

La Garde côtière canadienne fournit à l'Administration les services d'aide à la navigation. L'honoraire versé par l'Administration pour ce service au cours de l'exercice s'est élevé à 565 000 $ (1989 - 545 000 $).

6. Immobilisations

	Taux d'amortissement	1990 Coût	1990 Amortissement cumulé	1990 Valeur nette	1989 Valeur nette
		(en milliers de dollars)			
Voie maritime:					
Terrain	—	30 027 $	— $	30 027 $	30 100 $
Chenaux et canaux	1%	249 108	73 657	175 451	177 942
Écluses	1%	237 295	89 898	147 397	149 302
Ponts et tunnels	2%	101 521	46 055	55 466	57 547
Bâtiments	2%	12 056	6 927	5 129	5 305
Matériel	2-20%	28 798	14 945	13 853	14 938
Travaux de réfection	1%	121 458	25 331	96 127	97 344
Ouvrages en voie de construction	—	1 807	—	1 807	969
		782 070	256 813	525 257	533 447
Pont des Mille Îles:					
Améliorations	2%	1 552	343	1 209	1 241
Ouvrages en voie de construction		226	—	226	23
		783 848 $	257 156 $	526 692 $	534 711 $

Programme de réhabilitation du Canal Welland

En 1985, l'Administration a embauché des experts-conseils pour faire l'examen en détail et faire rapport sur la condition des structures du système du Canal Welland. Le rapport fut présenté au cours de 1986 et en conséquence un programme septennal de 175 millions $ en réhabilitation a été conçu pour réaménager le canal Welland et s'assurer du prolongement de l'aspect sûr et fiable d'une voie d'eau jusqu'au cours du 21e siècle. Le programme comporte le radoub des murs des écluses, le caractère stable des berges du canal et des murs qui y accèdent ainsi que la réfection des structures subordonnées.

Au cours de 1986, le gouvernement du Canada a approuvé les fonds qui permettent de financer le Programme de réhabilitation du canal Welland pour une somme qui ne doit pas dépasser 175 millions $ au cours d'une période de sept ans. À ce jour, le financement du gouvernement fédéral s'est élevé à 90 millions $ qui ont été dépensés en entier pour le programme et ont été défalqués des ouvrages y reliés en voie de construction. Au 31 mars 1990, 85,8 millions $ de la somme approuvée pour les quatre premières années furent reçus. Le solde de 4,2 millions $ est inclus dans les comptes débiteurs.

Le financement du gouvernement du Canada prévu pour les reste de ce programme est le suivant:

	(en millions de dollars)
1990-1991	27,3 $
1991-1992	28,7
1992-1993	29,0
Total	85,0 $

7. Capital d'apport

Au 1er avril 1977, des emprunts auprès du Canada d'une somme de 624,95 millions $ ont été convertis en avoir en vertu d'un crédit parlementaire. Cette somme a été enregistrée en tant que capital d'apport. L'intérêt non acquitté se chiffrant à 210 millions $ sur ces prêts n'a pas été converti et apparaissait au bilan en tant qu'intérêt reporté.

En décembre 1987, l'intérêt reporté fut l'objet d'une remise de la part du gouvernement du Canada et radié par l'Administration.

Le crédit parlementaire autorisant la conversion en 1977 des emprunts auprès du Canada en avoir autorise également le Ministre à fixer, de temps à autre, le montant que devra être versé annuellement par l'Administration à même ses revenus de péages, à titre de rendement sur le capital. Aucun rendement sur le capital n'a été exigé au cours des exercices terminés les 31 mars 1990 et 1989.

8. Impôts sur le revenu

L'Administration, en tant que société d'État fédérale prescrite, est assujettie aux dispositions de la Loi de l'impôt sur le revenu. L'Administration n'est pas assujettie aux impôts provinciaux.

Présentement, la fraction non amortie du coût en capital pour fins d'impôt dépasse la valeur comptable nette des immobilisations d'environ 216 millions $. L'incidence fiscale de cet excédent n'a pas été inscrit aux comptes de l'Administration. L'Administration a accumulé également des coûts de recherche et développement d'environ 4 millions $ qui sont disponibles pour réduire l'impôt sur le revenu des exercices futurs.

L'Administration est d'avis que la remise de l'intérêt reporté par le gouvernement du Canada au montant de 210 millions $ (voir la note 7) n'entraînera aucune obligation fiscale. Les discussions entre l'Administration et le ministère du Revenu national se poursuivent pour résoudre cette question.

Le Budget fédéral du mois d'avril 1989 prévoyait l'introduction d'un impôt sur les grandes sociétés. Cet impôt doit être prélevé sur le capital imposable utilisé au Canada et doit s'appliquer après le mois de juin 1989. Bien que la loi permettant de prélever cet impôt ne soit pas encore adoptée, l'Administration a comptabilisé une provision pour le montant estimatif à payer.

9. Engagements

Les engagements contractuels liés aux dépenses en immobilisations et autres dépenses, y compris le Programme de réhabilitation du canal Welland, se chiffraient au 31 mars 1990 à 4,7 millions $ (1989 - 3,1 millions $).

L'Administration s'est engagée à effectuer des versements futurs minimums en vertu de contrats de location-exploitation d'une durée de plus d'un an relativement à des locaux à bureaux, comme il suit:

	(en milliers de dollars)
1990-1991	269 $
1991-1992	269
1992-1993	269
1993-1994	269
1994-1995	269
exercices ultérieurs	425

10. Éventualités

Il y a une somme totale de 86,6 millions $ en réclamations intentées contre l'Administration à la suite d'un bris du pont de Valleyfield en novembre 1984, du renversement en octobre 1985 du mur de l'Écluse 7, pour compensation et dommages à l'égard de l'expropriation de terrains et autres diverses réclamations. L'Administration conteste toutes ces réclamations et leur dénouement ne peut être établi présentement. Cependant, la direction est d'avis que ces actions en justice n'entraîneront pas de pertes relativement importantes pour l'Administration. L'Administration est également requérante dans certains autres procès ou réclamations en cours ou dont elle menace.

RÉTROSPECTIVE QUINQUENNALE

	1989 / 90	1988 / 89	1987 / 88	1986 / 87	1985 / 86
			(en milliers de dollars)		
SECTION MONTRÉAL-LAC ONTARIO					
Revenus	29 551 $	28 706 $	27 594 $	26 672 $	25 482 $
Dépenses	33 881	31 937	31 440	31 583	30 971
Bénéfice (perte) d'exploitation	(4 330)	(3 231)	(3 846)	(4 911)	(5 489)
Revenus de placements	2 970	2 367	2 020	2 153	2 547
Bénéfice net (perte) avant impôt sur les grandes sociétés	(1 360)	(864)	(1 826)	(2 758)	(2 942)
Impôt sur les grandes sociétés	335	—	—	—	—
Bénéfice net (perte)	(1 695)	(864)	(1 826)	(2 758)	(2 942)
CANAL DE WELLAND					
Revenus	34 931	35 991	32 945	29 627	25 653
Dépenses	41 601	40 028	39 081	33 702	51 217
Bénéfice (perte) d'exploitation	(6 670)	(4 037)	(6 136)	(4 075)	(25 564)
Revenus de placements	3 651	2 978	2 474	2 471	3 305
Bénéfice net (perte) avant impôt sur les grandes sociétés	(3 019)	(1 059)	(3 662)	(1 604)	(22 259)
Impôt sur les grandes sociétés	411	—	—	—	—
Bénéfice net (perte)	(3 430)	(1 059)	(3 662)	(1 604)	(22 259)
TOTAL					
Revenus	64 482	64 697	60 539	56 299	51 135
Dépenses	75 482	71 965	70 521	65 285	82 188
Bénéfice (perte) d'exploitation	(11 000)	(7 268)	(9 982)	(8 986)	(31 053)
Revenus de placements	6 621	5 345	4 494	4 624	5 852
Bénéfice net (perte) avant impôt sur les grandes sociétés	(4 379)	(1 923)	(5 488)	(4 362)	(25 201)
Impôt sur les grandes sociétés	746	—	—	—	—
Bénéfice net (perte)	(5 125) $	(1 923) $	(5 488) $	(4 362) $	(25 201) $
PONT DES MILLE-ÎLES					
Revenus	2 639 $	1 935 $	1 457 $	1 160 $	896 $
Dépenses	294	340	388	507	450
Bénéfice (perte) avant impôt sur les grandes sociétés	2 345	1 595	1 069	653	446
Impôt sur les grandes sociétés	10	—	—	—	—
Bénéfice (perte)	2 335 $	1 595 $	1 069 $	653 $	446 $